Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10435**
19. Wahlperiode 23.05.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Dr. Bettina Hoffmann, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Einordnung des geänderten Bundes-Immissionsschutzgesetzes zur Vermeidung von Fahrverboten durch den Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg

Der EU-weit geltende Grenzwert für die Luftbelastung durch Stickstoffdioxid liegt bei 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft (µg/m³) im Jahresdurchschnitt. Dieser wird in zahlreichen deutschen Städten und Gemeinden nicht eingehalten, sodass immer mehr Gerichte anordnen, Fahrverbote für Dieselfahrzeuge bestimmter Abgasnormen zu verhängen (www.sueddeutsche.de/wirtschaft/fahrverbote-deutschland-ueberblick-1.4220563).

Um Fahrverbote abzuwenden, hatte die Bundesregierung den Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vorgelegt, den der Gesetzgeber mittlerweile beschlossen hat (BGBl. I S. 432). Im Gesetz wurde unter anderem festgelegt, dass Fahrverbote in der Regel nur dort in Betracht kommen, wo die Luftbelastung mit Stickstoffdioxid über 50 µg/m³ liegt, also bei einer Überschreitung des Grenzwerts von mehr als 25 Prozent.

Am 16. April 2019 hat der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg sein Urteil vom 18. März 2019 begründet, dass das Land Baden-Württemberg den für die Stadt Reutlingen geltenden Luftreinhalteplan so ändern muss, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des Jahresgrenzwerts enthält, d. h. im konkreten Fall Fahrverbote in den Plan mit aufgenommen werden (vgl. http://lrbw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&GerichtAuswahl=VGH+Baden-W%FCrttemberg&Art=en&Datum=2019-3&Seite=1&nr=27612&pos=17&anz=25).

In der Pressemitteilung des Gerichts zur Urteilsbegründung (vgl. www.vghmannheim.de/pb/,Lde/Startseite/Medien/Luftreinhalteplan+Reutlingen_+VGH+begruendet+Verurteilung+des+Landes+zur+Aufnahme+von+Fahrverboten/?LISTPAGE=1212860) wird ausgeführt, dass nach Ansicht des Gerichts „das verbindliche Ziel, den Grenzwert von 40 Mikrogramm/Kubikmeter schnellstmöglich zu erreichen, auch nicht mit Blick auf die gesetzliche Neuregelung im Bundes-Immissionsschutzgesetz relativiert werden“ dürfe. Wenn die Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes so gemeint sei, dass Fahrverbote in der Regel erst bei Überschreitung des Jahresgrenzwertes von 50 µg/m³ in Betracht kämen, und zwar auch dann, wenn nur mit ihnen eine schnellstmögliche Grenzwerteinhaltung möglich sei, könne dadurch das „Planungsermessen des Landes nicht gelenkt werden“. Bei einer solchen Auslegung verstieße das geänderte Bundes-Immissionsschutzgesetz „gegen zwingende Vorgaben des Europäischen Unionsrechts“, sodass die Neuregelung „weder von Gerichten noch von Behörden beachtet werden“ dürfe.

Angesichts dieses Urteils ist somit nach Ansicht der Fragesteller unklar, inwiefern das Gesetz die von der Bundesregierung erwünschte Rechtssicherheit und Rechtsklarheit herstellen und Fahrverbote tatsächlich verhindern kann. Offen ist auch, ob die Bundesregierung neue Änderungen am Bundes-Immissionsschutzgesetz plant.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Feststellung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg, wonach nach Ansicht der Fragesteller ein „klarer Verstoß“ gegen den Vorrang des Unionsrechts vorliegt, wenn mit dem Dreizehnten Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes intendiert ist, „dass bereits bei Erreichung von Jahresmittelgrenzwerten bis einschließlich 50 µg/m³ regelmäßig Fahrverbote aus dem Spektrum möglicher Maßnahmen ausgeblendet werden und sie nur bei zusätzlichen atypischen Umständen ermöglicht werden sollten“ (vgl. Urteilsbegründung, Randnummer 81; bitte ausführlich begründen)?

2. Hatte die Bundesregierung mit ihrem Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes intendiert, „dass bereits bei Erreichung von Jahresmittelgrenzwerten bis einschließlich 50 µg/m³ regelmäßig Fahrverbote aus dem Spektrum möglicher Maßnahmen ausgeblendet werden und sie nur bei zusätzlichen atypischen Umständen ermöglicht werden sollten“ (vgl. Urteilsbegründung, Randnummer 81)?

   Wenn nein, warum nicht (bitte ausführlich begründen)?

3. Besitzt das beschlossene Dreizehnte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nach Ansicht der Bundesregierung diese zuvor genannte Intention?

   Wenn nein, warum nicht (bitte ausführlich begründen)?

4. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Urteilsbegründung, dass eine Vorschrift, die Fahrverbote als einziges effektiv wirksames Mittel zur schnellstmöglichen Einhaltung der Grenzwerte im Regelfall erst ab einer Überschreitung von 50 µg/m³ zulässt, „einen klaren Verstoß gegen die unionsrechtliche Ergebnisverpflichtung dar[stellt], Grenzwertüberschreitungen möglichst kurz zu halten“ (vgl. Urteilsbegründung, Randnummer 82)?

   Wenn nein, warum nicht (bitte ausführlich begründen)?

5. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der o. g. Pressemitteilung zur Urteilsbegründung, wonach die o. g. Neuregelung im Dreizehnten Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes aufgrund des Anwendungsvorrangs des EU-Rechts „weder von Gerichten noch von Behörden beachtet werden dürfe“?

   Wenn nein, warum nicht (bitte ausführlich begründen)?

6. Inwiefern hat das Dreizehnte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nach Ansicht der Bundesregierung für Rechtssicherheit und Rechtsklarheit in den von einer Grenzwertüberschreitung bei Stickstoffdioxid betroffenen Städten und Gemeinden und insbesondere für die Fahrerinnen und Fahrer von Dieselfahrzeugen gesorgt?

7. Sieht die Bundesregierung angesichts der Urteilsbegründung die Notwendigkeit einer erneuten Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes?

   Wenn ja, mit welcher Zielsetzung?

   Wenn nein, warum nicht?

8. Geht die Bundesregierung nach dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg weiterhin davon aus, dass durch das Dreizehnte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Fahrverbote verhindert werden können?

   Wenn ja, auf welcher Grundlage gelangt sie zu dieser Einschätzung?

9. In welchen Städten können nach Auffassung der Bundesregierung unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg durch die Gesetzesänderung Fahrverbote rechtssicher verhindert werden?

10. In welchen Städten und Gemeinden, in denen der Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid von 40 µg/m³ überschritten wurde, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits Luftreinhaltepläne erlassen, die auf Grundlage des Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auf Fahrverbote explizit verzichten?

11. Welche Gerichtsurteile sind der Bundesregierung bekannt, in denen der Verzicht auf ein Fahrverbot aufgrund des Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bestätigt wurde bzw. ein Fahrverbot aufgrund des Gesetzes abgewendet wurde?

12. Welche Regelfälle waren im Gesetzentwurf der Bundesregierung bzw. sind im ausgefertigten Dreizehnten Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gemeint, wenn Fahrverbote „wegen der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für Stickstoffdioxid in der Regel nur in Gebieten in Betracht [kommen], in denen der Wert von 50 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten worden ist“?

13. In welchen Städten und Gemeinden lag der Jahresmittelwert der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid im Jahr 2018 zwischen 40 und 50 µg/m³?

14. In welchen Städten und Gemeinden lag der Jahresmittelwert der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid im Jahr 2018 über 50 µg/m³?

Berlin, den 14. Mai 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333